



Eilanden en een kanaal: een zomer in Noorwegen

Tekst en foto's: Michael Backhurst

In mei 2017 kwamen mijn vrouw en ik met onze twee (volgzame) langharige dwergteckels, Ross en Sonny, naar Maasbracht om op avontuur te gaan met de Marylla, onze nieuwe Linssen Grand Sturdy 410 AC. Die eerste zomer doorkruisten we Nederland met familie en vrienden, van Maasbracht naar Scharendijke, naar Groningen en weer naar Maasbracht, waarna onze Linssen vervolgens naar de winterstalling ging bij scheepswerf Van der Laan. In de fantastisch mooie zomer van 2018 voeren we door Duitsland over het Mittellandkanaal naar Polen, en dan weer westwaarts langs de kust naar Travemünde. Later van daaruit naar Denemarken, gevolgd door de oversteek naar Zweden en uiteindelijk naar Noorwegen.

De Marylla bracht de winter door op de werf van Wector Yachting in Stathelle. Ons oorspronkelijke plan was om in een maand langs de oostkust van Noorwegen naar het zuiden te varen. Vooral de Blindleia ('blinde straat') tussen Grimstad en Kristiansand wilden we graag zien. We hadden ook nog een maand uitgetrokken voor de westkust tussen Stavanger en Bergen en tot slot een maand voor de terugreis, waarna we voor de winter 2019/2020 zouden aanmeren in het Zweedse Kungshamn. We wisten vanaf het begin dat de Marylla niet echt was gebouwd voor de open zee, dus we hielden er rekening mee dat de westkust van Noorwegen bij minder goed weer misschien niet haalbaar zou zijn. Veel Noren hebben motorboten, maar dat zijn vaak planerende of semi-planerende schepen die minstens 18 knopen halen. Zo kunnen ze bij slecht weer snel een veilig heenkomen zoeken, hoewel tussen de eilanden de snelheidslimiet meestal 5 knopen is.

Ondanks wisselvallig weer in de eerste drie weken lukte het om Kragerø te bereiken, een prachtig plaatsje, en vervolgens het witte stadje Risør, waar we enkele dagen doorbrachten in de stromende regen.

Vanaf Risør ging het varen tussen de eilanden door prima, maar eenmaal op open zee kon het er soms behoorlijk ruw aan toegegaan. Door de fjord kwamen we in Arendal, een wat grotere stad met twee opties om aan te leggen: de ene in het stadscentrum en de andere in een wat meer open gelegen jachthaven. Eind mei vertrokken we van Arendal naar Grimstad, waar Henrik Ibsen heeft gewoond. En op een zonnige dag laveerden we de 20 kilometer door de prachtige smalle doorgangen van de Blindleia naar Kristiansand. We hadden het geluk dat we waterkaarten van 1:50.000 te leen hadden gekregen van vrienden. Daarop waren duidelijke routes aangegeven door Noorse vrienden die ze het jaar daarvoor in Kristiansand hadden ontmoet. In Kristiansand wilden we wachten op gunstige wind en rustige zee om de zuidkust te kunnen ronden en dan verder noordwaarts naar Stavanger. Door de harde wind en stortregen zaten we daar echter twee weken vast en gaven we het oorspronkelijke plan maar op. Daarom maakten we maar rechtsomkeert naar het noorden, weer via Grimstad en Risør, met heel wat meer zelfvertrouwen dan op de heenreis. Eind juni waren we terug in Stathelle en besloten we

het Telemarkkanaal op te varen. Het was nu vrij mooi weer en één dag, bij Lunde, liep de temperatuur zelfs op tot 28 °C, de hoogste die we in 2019 hebben gemeenten.

Het Telemarkkanaal is tussen 1861 en 1892 gebouwd voor het transport van hout vanuit de bergen. Het loopt van de stad Skien bij Larvik over een afstand van 105 kilometer naar Dalen in het zuidelijke gebergte en omvat acht sluizen met in totaal 18 kolken en drie langgerekte meren. Overal is het landschap spectaculair en we hoorden dat het meest noordelijke stuk over het Bandak-meer veel wegheeft van de fjorden aan de Noorse westkust. Het voordeel voor ons en de honden was dat vrienden en familie die op bezoek zouden komen, bij hun planning niet al te afhankelijk zouden zijn van het weer.

Wij behoorden tot de grotere boten op het kanaal. Hoewel de meeste sluizen 100 voet lang zijn, waren we toch blij als we een sluis voor ons alleen hadden of slechts één andere boot voor ons, zeker bij het opschutten. Op één na worden alle sluizen met de hand bediend, meestal door studenten, die voor en achter lijnen neerlaten als de boten binnenvaren. Als er meerdere kolken zijn, worden de lijnen ingehaald en in de volgende kolk opnieuw neergelaten.

We schaften een 'zomerpas' aan: voor circa 400 pond mochten we gebruikmaken van alle sluizen, aanlegplaatsen langs kanalen en meren en uitpompstations, maar – zoals we later ontdekten – niet van alle jachthavens. Voor de pleziervaart is het kanaal alleen van 21 juni tot 15 augustus open, hoewel de drie stoomboten die heen en weer varen over het kanaal, de hele zomer doorvaren.

Boten met een doorvaarthoogte tot 12,8 meter kunnen het hele kanaal bevaren. Met een hoogte tussen 12,8 en 16 meter kun je tot aan de sluizen bij Ulefoss en dan over het noordelijke deel van het Norsjø-meer tot aan Notodden.

We verlieten Wector Yachting bij Stathelle en zetten

Het praktische stadje Risør



Pollen, Arendal

koers over de Frierfjord naar Skien, waar de eerste sluis ligt. Hier is de officiële toegang tot het kanaal en kun je ook de toegangspas kopen.

Na het verlaten van deze sluis voeren we vijf mijl verder naar de drietrapsluis bij Skotfoss. Hier en daar was het kanaal behoorlijk smal, maar wegwijzers op palen gaven steeds duidelijk aan waar we heen moesten. Vlak voor 17.00 uur bereikten we de oostkant van de Løveid-sluizen, waar we besloten te overnachten. Als snel verscheen hoog boven ons de boeg van het stoomschip Victoria, dat in de sluis zou worden afgeschut. Het schip is in 1878 gebouwd en heeft sindsdien onafgebroken over het kanaal gevaren.

De volgende ochtend was het aangenaam warm en vrijwel windstil. Rond 9.00 uur zagen we de Victoria weer door de sluis komen, nu stroomopwaarts richting Dalen, waar ze rond 18.00 uur aankomt. Om 9.30 uur kregen we het sein dat we de sluis in konden. Niet helemaal op ons gemak, want de drie trappen omhoog door de smalle kloof zien er best indrukwekkend uit, maar uiteindelijk kwamen we er zonder problemen door. Binnen een uur bereikten we vervolgens het fraaie langgerekte Norsjø-meer, dat ons deed denken aan de grotere lochs in de Schotse Hooglanden.

Doorgang naar Blindleia





De Løveid-sluizen in het Telemarkkanaal

Na het ontbijt legden we de zes mijl over het meer naar Ulefoss af, met onderweg een onverwachte MOB-manoeuvere omdat de bal van onze hond Ross overboord ging. Met een visnet en boothaak kregen we hem er weer uit!

Bij de sluisen van Ulefoss besloten we de nacht in de jachthaven door te brengen en van de zon te genieten. En, tegenwoordig ook niet onbelangrijk, om onze e-mails te lezen. Onze ervaring is dat er in Noorwegen maar weinig jachthavens zijn met een goede wifi-verbinding, dus voor contact met de buitenwereld gaan wij altijd op zoek naar de dichtstbijzijnde CoOp-winkel. De volgende ochtend werden we weer wakker met prachtig weer en een gladde zee. De voorspelling was dat het warm zou worden en we waren blij dat er in de loop van de dag een briesje zou opsteken, zoals in dit deel van Noorwegen meestal het geval is.

Na het ontbijt wilden we de zwartwatertank leegpompen. Maar zoals zo vaak hadden we niet het juiste verbindingsstuk naar de pomp op de wal. Gelukkig kregen we van de havenmeester (annex exploitant van het jachthavencafé) een zak onderdelen te leen, zodat we in nog geen 1,5 meter water langszij konden varen en de tank eenvoudig konden legen. We snappen nog steeds niet waarom de meeste uitpompstations die we zijn tegengekomen, zowel in Noorwegen als elders,

niet werken of alleen geschikt zijn voor schepen met een minimale diepgang. Als je wilt dat pleziervaarders milieubewust zijn en hun afvalwater op de wal uitpompen, dan moeten de installaties natuurlijk wel bereikbaar zijn. Door de tijd die het uitpompen had gekost, konden we pas rond het middaguur uit Ulefoss vertrekken en moesten we bij de sluis drie kwartier wachten terwijl de Henrik Ibsen werd geschut. Op het Telemarkkanaal moet de pleziervaart altijd voorrang geven aan de stoomboten. Uiteindelijk mochten we de eerste kolk in, achter een 40-voets Noors motorjacht van het type Grand Banks, waarmee we de komende twee dagen door alle sluisen zouden gaan. Het was een hele klus en we waren erg blij met de grote bolfenders (van zeker een meter in doorsnee) die we te leen kregen en die we mochten houden tot we op de terugreis weer langskwamen.

Om 14.30 uur lieten we de tweetrapslus bij Ulefoss achter ons om te genieten van een heerlijk tochtje tot aan de sluis bij Eidsfoss, met een lunch onderweg. Bij aankomst rond 15.30 uur kregen we te horen dat we eerst een uur moesten wachten tot de Victoria en de Telemark (de derde en kleinste stoomboot) door de sluis waren. Toen ze rond 16.00 uur aankwamen, werd ons gevraagd een stukje achteruit te gaan om hen meer manoeuvreerruimte te geven. Bij het verla-

Stoomboot Victoria op het Telemarkkanaal

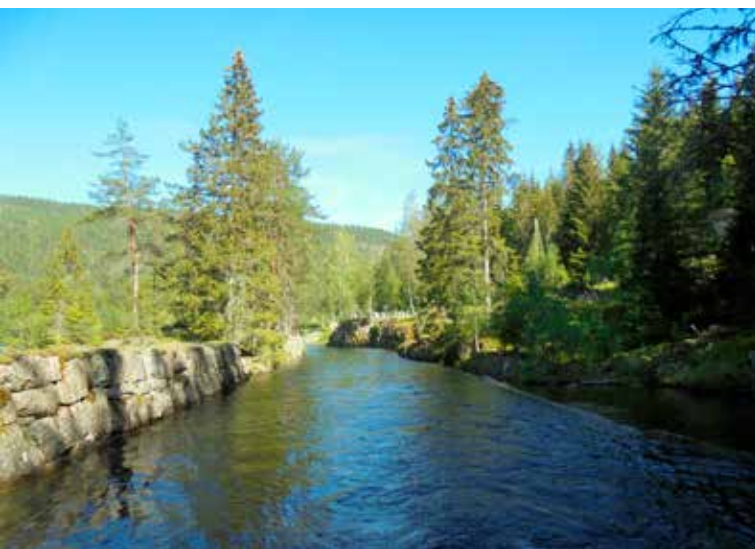
ten van de sluis kregen we te horen dat het personeel van de Vrangfoss-sluis op ons zou wachten als we er die dag nog door wilden. Dat besloten we te doen. Rond 17.20 uur kwamen we bij de vijftrapssluis aan en om 18.10 uur waren we erdoor.

De volgende ochtend wandelden we naar een uitzichtpunt met een prachtig uitzicht op de watervalletjes over de rotswand. Eind van de ochtend vertrokken we voor de zes mijl naar de sluis van Lunde. Het landschap werd steeds bergachtiger en deed ons denken aan Zwitserland. De hele weg zorgden we dat we de witte kanaalmarkeringen aan stuurboord hadden en de rode aan bakboord. Waarom witte? Misschien omdat groene markeringen niet genoeg opvallen tussen de bomen. Bij de sluis van Lunde kregen we te horen dat er net weer twee stoomboten zouden komen (de Victoria stroomopwaarts en de Henrik Ibsen stroomafwaarts) en dat er nog twee boten voor ons lagen te wachten. We moesten plaats maken om de Telemark, waarvoor Lunde de eindhalte is, te laten keren. Het was de enige keer dat we alle drie de stoomboten vrijwel tegelijk op dezelfde plek tegenkwamen. We overnachtten in een prettige jachthaven ten noorden van de sluis, naast een camping. Op een kilometer afstand liggen twee supermarkten. De volgende ochtend om 10.00 uur gooiden we de trossen los en na een kwartier bereikten we de Kjeldal-sluis, die al voor ons openstond. De laatste sluis is de tweelingsluis bij Hogga, waar we om 10.40 uur aankwamen.

Om 11.15 uur meerden we ten noordwesten van de sluis aan om te ontbijten en de honden uit te laten. Er dreigde regen en het was veel koeler dan de dag ervoor.

Rond het middaguur waren we weer onderweg, nog steeds op het kanaal. Weer passeerden we de Victoria,

Smalste deel van het Telemarkkanaal tussen Flåvatn en Kviteseid



die op weg was naar Skien. Tegen 13.00 uur kregen we halverwege het Flåvatn-meer een paar korte felle buien over ons heen. Het landschap was echter fantastisch en werd steeds indrukwekkender. De wanden werden steiler en de heuvels bergachtiger. Het meer is erg diep, variërend van 76 tot 120 meter. Tussen Flåvatn en Kviteseid is het kanaal aan de oostkant heel smal. Op één punt zagen we pas waar we heen moesten toen we er eigenlijk al waren. Bij de doorgang naar Kviteseid, waar we zouden overnachten, liggen twee bruggen over het kanaal. De eerste is heel hoog, maar de tweede, een draaibrug, heeft een doorvaarthoogte van maar 4 meter. Met gestreken mast is onze hoogte 3,8 m en ik twijfelde of we het zouden doen, ook omdat de draaibrug een uur later open zou gaan. Maar de brugwachter stond al klaar om de slagbomen te sluiten en de brug voor ons open te doen.

Daarna was het nog maar een half uurtje varen naar de jachthaven van Kviteseid, waar we met enige moeite aanlegden omdat een sterke dwarswind ons steeds terugduwde.

De volgende ochtend was het zonnig maar ook winderig weer, dus we besloten maar in Kviteseid te blijven, wat absoluut geen straf is. Het havengeld bedraagt 15 pond per nacht, inclusief water en elektriciteit, en er zijn diverse winkels.

Na vier nachten vertrokken we uit Kviteseid en kwamen om 10.45 uur bij de draaibrug. Net op tijd, want 's ochtends is hij alleen open van 9.00 tot 11.00 uur. Eerst dachten we dat de brugwachter al naar huis was, maar na een stoot op de sloopshoorn kwam hij en konden we erdoor, met flinke golven om ons heen. Kort daarna passeerden we de Spjotsoddbrug, waar een lange, nauwe verbinding naar het Bandak-meer begint. De wind was aangewakkerd en het water was nogal ruw.

Ondanks wind en spatwater hadden we een makkelijke, mooie tocht over het Bandak-meer. Ross was een beetje angstig en sprong bij Marie-Louise op schoot,



Bandak-meer vanuit Dalen



Het langgerekte Norsjø-meer, dat ons deed denken aan de grotere lochs in de Schotse Hooglanden

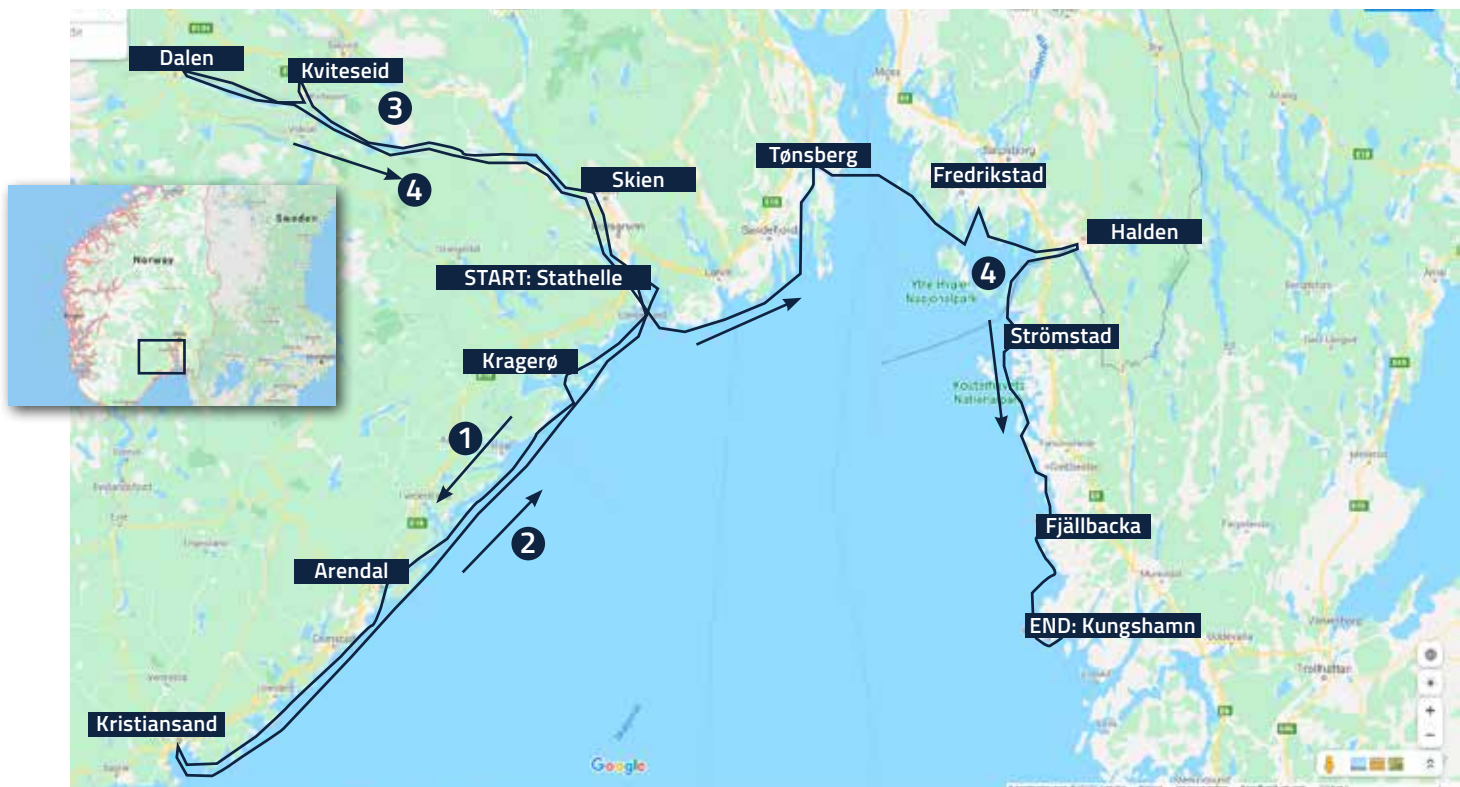
maar Sonny had er meer plezier in en leek al zeebenen te hebben!

Om 11.45 uur waren we ter hoogte van Lardal, zes mijl ten oosten van Dalen. We besloten daar tot de volgende dag te blijven. Het was er heel stil, wij waren het enige schip. Geen water en elektriciteit, maar ook geen liggeld.

De volgende ochtend maakten de honden me om kwart over 6 wakker. Een heerlijke maar koude ochtend, slechts 8 °C! De dieptemeter gedroeg zich nogal vreemd. Later drong tot me door dat dit kwam doordat het Bandak-meer tot 325 meter diep is. Onze dieptemeter kon dat af en toe gewoon niet aan. Met een snelheid van zo'n 5 knopen voeren we langzaam over het meer, genietend van het weer en het uitzicht, om na een uur Dalen te bereiken.

Dalen heeft aanlegplaatsen voor een stuk of zes grote en paar kleinere boten, met stevige steigers en kikers, en er is water en elektriciteit. De prijs is slechts 100 Noorse kronen per nacht of 70 kronen zonder elektriciteit. Interessant is dat je op de naastgelegen camping, die door dezelfde mensen worden gerund, voor een camper 300 kronen betaalt (of 250 zonder elektriciteit).

De dagen daarna wachtten we op de komst van onze twee kleinzoons en verkenden we de kustpaden rond Dalen. Overal prachtige vergezichten, kleuren en wilde bloemen. En snelstromende rivieren en bergbeken. Dit laatste verklaart de stroming op de meren en in de kanalen en ook de daling van de watertempera-



D3

tuur van 20 °C tot slechts 8 °C in Dalen. Met onze twee kleinzoons aan boord verliep de terugreis snel en waren we in drie dagen terug in Stathelle. We bleven een tijdje in het mooie plaatsje Brevik en maakten een tochtje naar een baai met de treffende naam 'Paradisbukta' op het eiland Håøya, waar de jongens konden zwemmen.

Later, opnieuw met zeer wisselvallig weer, maakten we met de Marylla nog een tocht van Stathelle naar Stavern, en vervolgens naar Tønsberg, waar een leuk openluchtmuseum is. Na een paar dagen wachten op beter weer staken we de Oslofjord over naar het bekende, prachtige eiland Hankø, een geliefde plek voor Noorse watersporters. Het seizoen was inmiddels bijna ten einde, dus er waren maar weinig andere boten. Van daaruit was het een mooie tocht naar Fredrikstad, tussen de eilanden door en dan via het kanaal naar de nieuwe stad, waar we vlak naast de eerste brug een ligplaats vonden. Met aardig wat deining dankzij de veerboten. Ook hier bleven we een paar dagen vanwege het slechte weer en we namen de veerboot naar het oude vestingstadje. Nadat we gezelschap hadden gekregen van drie vrienden, vertrokken we naar Halden. We genoten van een prachtige dag met een tussenstop in de nieuwe jachthaven bij Endholm. Halden heeft een leuke haven met restaurants eromheen en een kasteel hoog op een heuvel. We lieten ons niet tegenhouden door de regen en liepen langs het Haldenkanaal, dat net gesloten was.

Vanuit Halden maakten we een fijn tochtje naar Strömstad, net over de grens in Zweden. In het weekend erg druk met Noorse boten waarvan de eigenaars belastingvrij komen inkopen. We hadden het geluk dat we werden uitgenodigd om aan te leggen naast een andere Linssen Grand Sturdy 410 AC, De Goede Fee, met heel aardige Zwitserse eigenaars. Ook de havenmeester was erg behulpzaam.

Daarna hadden we twee dagen zon onderweg naar het mooie plaatsje Fjällbacka, waar Ingrid Bergman ooit een zomerhuis had op een van de eilanden. En dan opnieuw met heerlijk weer door de Hamburgsund naar onze nieuwe winterstalling bij West Boat in Kungshamn. Daar ligt de Marylla nu veilig binnen te wachten welke nieuwe avonturen Zweden in 2020 voor ons in petto heeft. De zomer was niet helemaal verlopen zoals we hadden gepland. Maar we hebben erg aardige Noren ontmoet en veel van Noorwegen gezien. En tal van prachtige plekjes die we een andere keer beter willen gaan verkennen.



Uiterst betrouwbaar, schoon, stil en met minimale trillingen. Hoog koppel bij lage toeren voor gemakkelijk manoeuvreren. Zoetwaterkoeling is standaard. Aangepast hoge capaciteit warmwatervoorziening.

Easy Boating

Voor een prettige en ontspannende beleving van het varen hebben eigenaren veilige en eenvoudig te bedienen apparatuur nodig. Ongeacht of ze ervaren zeelieden zijn of beginners op het water. Dit is het achterliggende idee van Easy Boating. Er is niets zo mooi als een geheel geïntegreerd en eenvoudig te bedienen systeem om u te allen tijde verbonden te houden met uw omgeving. We ontwikkelen nieuwe producten die zijn ontworpen voor besturing met de vingertoppen, zoals bijvoorbeeld de e-Key remote. Andere systemen, zoals het Battery Management System, is niet zichtbaar en werkt op de achtergrond om uw stroombehoefte te beheren en te managen. We blijven zoeken naar nog meer interessante mogelijkheden om varen gemakkelijker en toegankelijker te maken voor iedereen.

www.volvopenta.com.